WARSZAWA, 1 MARCA 1935 R.

wiadomości turystyczne

25 gr.

Rok V.
Nr. 5.

dwutygodnik poświęcony turystyce, komunikacji, uzdrowiskom, hotelarstwu i przemysłowi tur. yst.

Słońce, morze i winne grona...

Wiceprezydent Warny, p. Gerczo Gerczew, przemawia do społeczeństwa polskiego za pośrednictwem „Wiadomości Turystycznych"



Wiceprezydent Warny, p. Gerczo Gerczew

Przeciętny Polak niewiele wie o Bułgarji. Prawie tak mało, jak Bułgar o Polsce. A jeżeli już wie, to chyba tylko coś niecoś z historji i polityki. Popularny jest Władysław Warneńczyk oraz epizody z wojny rosyjsko - tureckiej, które przyniosły Bułgarji wyzwolenie z pod panowania tureckiego. Pozatem nic więcej.

Turysta polski mało interesował się dotychczas Bułgarją, a jeżeli chodzi o kraje bałkańskie, znacznie więcej wie o Jugosławji i Rumunji. Pierwsza bowiem dość udatnie prowadzi na naszym terenie kampanję propagandową i z roku na rok zyskuje coraz większą ilość naszych turystów, druga zaś, jako sąsiadka, z natury rzeczy jest nam lepiej znana.

Czy Bułgarja zasługuje jednak na to, aby była pomijana przez Polaków? Czy nikt nie weźmie na siebie wdzięcznego zadania poinformowania Polski o pięknie i wartości tego wspaniałego słowiańskiego kraju?



Warna. Wejście do parku morskiego

Z publikacyj, dotyczących Bułgarji turystycznej, ukazały się dotychczas tylko dwie w języku polskim: wydany w r. 1931 zeszyt jakiegoś mało rozpowszechnionego i dziś już nie istniejącego pisma sportowego, oraz prospekt, wydany przez dyrekcję kolei bułgarskich, nb. w bardzo nieestetycznej postaci i pełen błędów zecerskich.

Potem następuje cisza. Wielka cisza...

Przerywa ją dopiero przyjazd do Warszawy p. Gerczewa, wiceprezydenta Warny, przybywającego po raz pierwszy z Bułgarji w jasno określonym celu turystycznym, o którym opowiada naszemu współpracownikowi w następujących słowach:

— Bułgarja prowadzi obecnie rokowanie z rządem polskim o zawarciu traktatu handlowego. Sprawy posunięte są już tak dalece, że można mówić o szczegółach. Ponieważ zaś ruch turystyczny stanowi dla Bułgarji wogóle, a dla Warny w szczególności poważną pozycję gospodarczą, sprawy te wysuwają się na pierwszy plan w przyszłym traktacie, tem bardziej, że przy obowiązującym u nas systemie reglamentacji walutowej turystyka polska odgrywać może rolę czynnika konpensacyjnego. Celem mojego przyjazdu do Polski jest więc omówienie spraw turystycznych, warunków i możliwości ruchu z Polską oraz zapewnienie współdziałania polskich władz.

— Jakie są rezultaty pańskiej pracy?

— Osiągnąłem b. poważny rezultat, gdyż zasadniczo tezy, które reprezentuję, zostały przez polską stronę w zupełności uznane. Umowa turystyczna, która obecnie opracowuje się w ramach traktatu handlowego, zapewni nam te same prawa, jakich Polska udzieliła innym państwom, np. Jugosławji i Czechosłowacji.

— Jak się to wyraża praktycznie?

— W postaci tanich paszportów i zniżek kolejowych. Spodziewam się, że paszporty nie będą droższe nad 80 zł., zniżki kolejowe zaś wyniosą ok. 80%.

— Czy należy oczekiwać w krótkim czasie podpisania tej umowy?

— Nie sądzę, aby trzeba było na nią czekać już długo. Nasza legacja prowadzi w tej sprawie stałe rokowania, ja zaś zabieram materjały, aby przedstawić je w Sofji, o ile chodzi o sprawy państwowe, w Warnie zaś, o ile dotyczą mojego miasta.

— Czy w charakterze przedstawiciela Warny prowadzi pan również jakieś rozmowy?

— Tak jest. Warna związana jest z Warszawą wieloma nićmi. Przedewszystkiem jako miasto, w obronie którego poległ bohaterski Władysław Warneńczyk, związana jest ona sentymentem i historją ze stolicą państwa, w którem Władysław panował. Poprzez wieki kontakt ten nie uległ przerwie, od czasu zaś, kiedy Polska odzyskała niepodległość, zdążyliśmy już, jak panu wiadomo, dać zupełnie materjalny wyraz wzajemnym sympatjom. Wyraził się on w pierwszej linji przez budowę domu wypoczynkowego dla związku urzędników samorządu warszawskiego w Warnie, na gruntach ofiarowanych bezpłatnie przez moje miasto. Otwarcie domu, już wybudowanego, nastąpi latem tego roku. W rozmowach z przedstawicielami zarządu miejskiego omawiałem właśnie szczegóły otwarcia. Poza tem chodzi mi bardzo o zainteresowanie Polaków Bułgarją.

— Czy, oprócz otwarcia wymienionego domu wypoczynkowego, Warna planuje jeszcze jakieś imprezy bułgarsko-polskie?

— Tak jest, Budujemy wielkie mauzoleum Władysława Warneńczyka. Będzie ono mieściło się w specjalnym parku, który jest już gotów. Budowa mauzoleum posuwa się tak szybko, że w lipcu r. b. nastąpi już otwarcie. Dokona go osobiście nasz car przy udziale najwyższych dostojników państwowych polskich i bułgarskich. Muszę dodać, że budowa mauzoleum finansowana jest również częściowo przez rząd polski.



Winobranie w okolicach Warny

— Jakie zainteresowanie posiada specjalnie Warna w zbliżeniu polsko-bułgarskiem?

— Warna jest drugiem co do wielkości miastem w Bułgarji, i pierwszem, jeżeli chodzi o kąpielisko. Jest ona zresztą pierwszem wogóle kąpieliskiem na całem zachodniem wybrzeżu morza Czarnego. Jeżeli zbliżenie polsko - bułgarskie nastąpi, o czem nie wątpię, Warna będzie zapewne tem miastem w Bułgarji, które odwiedzi największy kontyngent Polaków, szczególnie przybywających w charakterze gości kąpielowych. Fakt ten pozwoli, oczywiście, na większe zbliżenie naszych społeczeństw, dlatego też Warna szczególnie zainteresowana jest niem. W sprawie tego zbliżenia pracuję zresztą nie od dzisiaj i nietylko z punktu widzenia interesów gospodarczych. Jestem m. in. sekretarzem polsko - bułgarskiej ligi i pragnieniem mojem jest, niezależnie od wszelkich węzłów gospodarczych, przyczynić się do jaknajsilniejszego nawiązania łączności duchowej i kulturalnej między naszemi narodami. Dlatego też z radością przyjąłem propozycje udania się do Polski. Pragnę ją poznać i już z pierwszych dni pobytu widzę, że wyjadę stąd bardzo silnie związany za pańską ojczyzną.

— Czy pan jest po raz pierwszy w Polsce?

— Tak jest. I muszę panu powiedzieć, że Warszawa wywiera bardzo silne i specyficzne wrażenie. Znam inne stolice europejskie, ale w żadnej nie czułem się tak dobrze jak u was. Nie mówię już o wyjątkowo serdecznem przyjęciu, jakiego doznaję na każdym kroku, ale sam fakt, że rozumiem co do mnie mówią po polsku i że sam jestem rozumiany, kiedy mówię po bułgarsku, już stwarza u mnie uczucie czegoś bliskiego.

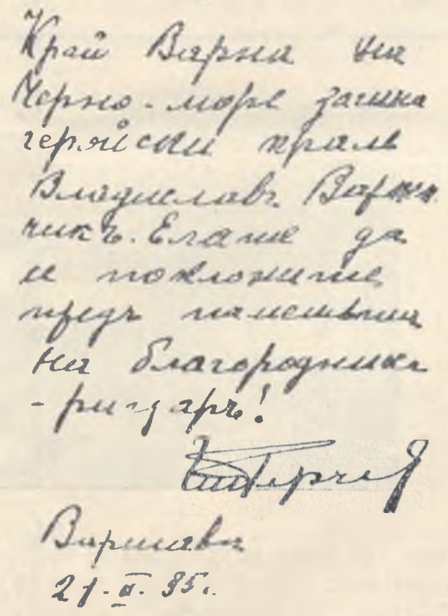
— Czy z Warszawy wyjeżdża pan wprost do domu?

— O, nie! Pragnę koniecznie zwiedzić jeszcze Gdynię, Kraków i Poznań. Dopiero po zwiedzeniu tych miast będę wiedział, że coś niecoś w Polsce widziałem. Oczywiście, skorzystam z pierwszej możliwości, aby do Polski jeszcze raz przyjechać, tym razem już na dłużej. Wie pan, panie redaktorze, że trzeba koniecznie, abyśmy, Bułgarzy, lepiej poznali was, Polaków. Kiedy wyjeżdżałem, wasz minister Tarnowski powiedział mi na dworcu „Niech pan wie, że my, Polacy i Bułgarzy, więcej się kochamy, niż się znamy! Biorę asumpt do jego słusznych słów i chcę poznać Polaków lepiej. Dlatego przyjadę bezwarunkowo jeszcze raz.

Dziś, jak pan widzi, mamy piękny dzień. Pierwszy słoneczny dzień, prawdziwie wiosenny, ciepły, suchy i jasny. Jestem przekonany — dodaje z uśmiechem — że to ja przywiozłem wam to słońce.

Bułgarja bowiem jest krajem słońca, morza i winnych gron, a czego trzeba więcej dla radości życia?

Na zakończenie rozmowy p. Gerczew kreśli poniższe słowo, zwrócone do naszych Czytelników:



Драги читатели на в. „Туристически известия"!

Край Варна на Черно-море загина геройски крал Владиславъ Варненчикъ. Елате да и поклоните пред паметника на благородния рицарь!

Герчев

Варшава 21-II-35.

Kochani Czytelnicy „Wiadomości Turystycznych"!

Koło Warny, nad Czarnem Morzem, zginął bohaterską śmiercią król Władysław Warneńczyk.

Przyjdźcie i oddajcie hołd pamięci szlachetnego rycerza!

W A R N A patrz odcinek na stronie 2

Inż. ROMAN OLSZEWSKI, Warszawa.

Budowa dróg w Niemczech, jako środek zwalczania kryzysu

450.000.000 marek na budowę autostrad. 7.000 km. nowych szos

Roboty drogowe, w porównaniu z innemi robotami publicznemi, zatrudniają największą ilość bezrobotnych. Oprócz tego różnorodność materjałów, używana przy budowie nowoczesnych dróg, świadczy, że tego rodzaju roboty są olbrzymim konsumentem wytworów przemysłu. To są motywy, które zdecydowały o budowie sieci dróg samochodowych w Niemczech: a więc walka z bezrobociem i panującym kryzysem. 35% sum niezbędnych na budowę tych dróg, stanowią oszczędności na wydatkach na pomoc bezrobotnym.

W końcu zeszłego roku ilość zatrudnionych przy budowie nowych dróg w Rzeszy Niemieckiej wynosiła w przybliżeniu 100.000 ludzi. Dodać do tego należy robotników, zajętych w kamieniołomach, w różnych gałęziach przemysłu, związanych z budową dróg, w wytwórniach mostów i materjałów budowlanych, w fabrykach maszyn drogowych i t. d. Można liczyć, że roboty te dają zatrudnienie i zarobek dodatkowo 150.000 robotnikom. Naogół więc liczba robotników, którzy znaleźli pracę dzięki realizacji tegorocznego programu budowy dróg samochodowych w Niemczech, dochodzi do 250.000 ludzi. Pozatem tysiące inżynierów współpracuje w wykonaniu tego dzieła, a wiele setek przedsiębiorstw prywatnych otrzymało do wykonania cały szereg robót.

Przemysł niemiecki w roku zeszłym musiał dostarczyć robotnikom zatrudnionym przy budowie dróg samych łopat pół miljona. Całkowity tabor wózków i torów, dotąd bezczynny, został użyty dla robót i obecnie daje się już odczuwać pewien ich brak. Różnego rodzaju maszyny drogowe zostały zastosowane przy wykonaniu tych robót. Przemysł cementowy wykazał 20% wzrostu swej produkcji w porównaniu z latami ubiegłemi. 50.000 ton stali dla mostów na szlakach tej sieci dróg zajęły tysiące robotników niemieckich w hutach i w wytwórniach mostów.

Życie gospodarcze w Niemczech otrzymuje rocznie z tytułu budowy autostrad zamówień na sumę 450.000.000 marek.

Zatrudnienie przemysłu oraz cyfry pracujących robotników na drogach będą utrzymane w ciągu kilku najbliższych lat, gdyż program przewiduje budowę około 7.000 kilometrów dróg samochodowych po 1.000 kilometrów rocznie.

Jednocześnie z rozwojem budowy dróg, realizuje się na szerszą skalę program zmotoryzowania komunikacji, stwarzając nowe możliwości zatrudnienia szerokich mas obywateli, by skutecznie walczyć z obecnym kryzysem gospodarczym. Ilość robotników i pracowników, zatrudnionych w przemyśle samochodowym, która w roku 1932 spadła w Niemczech do 32.000, wzrosła podwójnie i wynosi obecnie 60.000.

W porównaniu z Francją lub Anglją, Niemcy są jeszcze czterokrotnie słabiej zmotoryzowane, gdyż posiadają jeden samochód na stu mieszkańców, Francja zaś i Anglja jeden na 25-ciu mieszkańców.

Jak doniosły wpływ na ożywienie życia gospodarczego wywrze motoryzacja, wystarczy zaznaczyć, że nawet przy obecnej ilości samochodów w Niemczech 13% całkowitej produkcji stali pochłania przemysł samochodowy. Przy dalszym więc rozwoju motoryzacji nietylko wzrośnie produkcja samochodów, lecz podniesie się znacznie produkcja stali, nastąpi ożywienie w górnictwie i związanych z niem gałęziach przemysłu.

Doskonały stan dróg, do którego dążą Niemcy, przyczyni się jeszcze bardziej do rozpowszechnienia samochodu, również jako środka przewozów towarowych.

Ciekawą statystykę porównawczą pracy taboru kolejowego i samochodowego podają Niemcy. W ciągu 1932 roku 1 wagon towarowy taboru kolejowego przewiózł 440 ton, podczas gdy 1 samochód ciężarowy 1.300 ton. Jedna tona stali, zastosowana do samochodu, daje moc pociągową 10-cio krotnie większą, niż w lokomotywie. Stąd wniosek, że motor samochodowy jest znacznie doskonalszym mechanizmem niż lokomotywa. Wyzyskanie możliwości nowoczesnych motorów samochodowych oraz zwiększenie o 50% ich zdolności przewozowej, dają nowoczesne drogi samochodowe, budowane obecnie w Niemczech.

W chwili obecnej na 50.000 osiedli, miast i miasteczek w Niemczech zaledwie 12.000 posiada bezpośrednie połączenie z linjami kolejowemi. Budowana obecnie sieć dróg samochodowych zapewni pozostałym 38.000 osiedli połączenie z nowoczesnemi arterjami komunikacyjnemi w postaci autostrad.

Budowa dróg samochodowych, zakrojona na szeroką skalę w Niemczech, nietylko walczy z bezrobociem, lecz jednocześnie zmniejsza zastój w przemyśle i stwarza najbardziej nowoczesną w świecie sieć drogową.

Sfery gospodarcze i przemysłowe w Niemczech liczą, że budowa tych dróg oraz postępy motoryzacji, które tak energicznie popiera obecnie rząd niemiecki, przyczynią się do skutecznego zwalczenia obecnego kryzysu.

Bałtyk cofnął się

W pobliżu znanego kąpieliska nadmorskiego Wielkiej Wsi - Hallerowa, na przylądku Rozewskm, rybacy kaszubscy zaobserwowali niebywałe i niepamiętne od lat zjawisko znacznego opadnięcia wód otwartego Bałtyku na odcinku pomiędzy przylądkiem Rozewskim a wioską Ostrowem.

Woda odeszła od brzegów na przeszło 50 metrów od normalnego stanu, odsłaniając na tej przestrzeni dno. Miało się wrażenie, jakoby jakiegoś wielkiego odpływu wód, spotykanego tylko na oceanach i morzach południowych.

Rybacy wszczęli natychmiast poszukiwania bursztynu i znaleźli wiele bryłek, ważących do 400 gramów. Wśród głazów natrafiono na większą ilość ryb, przeważnie zmarźniętych.

Przyczyną tak wielkiego i gwałtownego opadnięcia wód Bałtyku był wiejący od dłuższego już czasu wiatr południowo - wschodni, który przez odepchnięcie wód od brzegu, spowodował obniżenie się poziomu normalnego. Ostatnio poziom wód znacznie się podniósł.

Z ROZWAŻAŃ O TURYSTYCE.

Metamorfozy

W ostatnich czasach wiele się mówi w świecie turystycznym o zmianach i przegrupowaniach, jakie powoli następują. Wydany przed tygodniem numer nowego pisma p. t. „Turysta w Polsce" również przynosi między wierszami wiele ciekawego materjału na ten temat.

Tak więc widzimy tam w zgodnej harmonji Ministerstwo Komunikacji, P. T. T., Polski Zw. Kajakowy i P. Z. N.

Pierwsze finansuje pismo, trzy pozostałe firmują je. Dowodzi to, że między temi czterema instytucjami panuje harmonja, i że tak niedawne zadrażnienie o zniżki kolejowe oraz wojowniczy nastrój, wywołany niefortunnym pomysłem kolejki na Kasprowy, obecnie już ustąpiły. W zgodnym szeregu kroczy obecnie p. St. Faecher, redaktor dodatku turystycznego I. K. C. i wielki propagator kolejki, z prof. W. Goetlem, „pryncypjalistą", przez którego usta przemawiało P. T. T., Państwowa Rada Ochrony Przyrody, i inne instytucje. Dawni przeciwnicy przekuli miecze na lemiesze i zgodnie orzą ugór. Towarzyszy im P. Z. N., zawsze wierny swemu prezesowi. Czwarty partner — Polski Zw. Kajakowy — jest tutaj raczej kibicem. Decydującej roli w układzie sił turystycznych jeszcze nie zdążył odegrać, ale posiada dość ambicji, aby chcieć ją odegrać.

Tak więc wygląda jedna strona, t. j. ta, która zawarła koalicję.

Poza nią znajduje się przedewszystkiem Polskie Tow. Krajoznawcze. Łaskawie zaofiarowanego mu miejsca w „Turyście" nie przyjęło. Widocznie posiada ku temu ważne powody. Prawdopodobnie, licząc się z ogólną opinją swych członków, uważa, że dopiero dobre porachunki mogą stworzyć dobrych przyjaciół. A rachunki wciąż jeszcze nie są wyrównane. W łonie P. T. K. zresztą szykują się obecnie poważne zmiany, sięgające, najwyższych przedstawicieli prezydjum. Większość członków pragnie widzieć zdecydowaną linję zarządu, w myśl swoich postulatów. Dalsza rozbieżność między prezydjum a członkami jest nie do pomyślenia. Dlatego też spodziewane są zmiany, które nadadzą P. T. K. bardziej zdecydowany kierunek. Narazie więc stanowisko P. T. K. jest wyczekujące i rozważne.

Po za nawiasem koalicji znajdują się również dwa poważne „mniejszościowe" towarzystwa: „Beskidenverein" i żydowskie Tow. Krajoznawcze. Dla znających stosunki jasnem jest, że B. V. nie pójdzie na żaden kompromis, który mógłby choć w części zmniejszyć wartość moralną jego wieloletniego dorobku i zaprzeczyć jego pięknym tradycjom turystycznym. Tem bardziej nie pójdzie B. V. na żadną koncepcję, godzącą w jego samodzielność.

Stanowisko, Ż. T. K. jest niejasne, a w łonie jego nurtują dwa prądy. Jeden pragnie za wszelką cenę należeć do jakiejś rodziny i nie być sierotą turystyczną, drugi zaś uważa, że towarzystwo posiada dość jasno wyjkniętą linję i tak wielkie pole do pracy, że może spokojnie iść własną drogą. Który kierunek zwycięży — narazie trudno powiedzieć, zdaje się jednak, że drugi.

Automobil Klub i Touring Klub również narazie nie weszły do „koalicji", jednakowoż wpływy jej są tu dość silne. Należy też liczyć się z tem, że w obydwu towarzystwach dużą rolę odgrywają stosunki, osobiste, panujące wśród członków zarządów, i że Touring Klub, dążąc do ostatecznego „wybielenia się" będzie bodaj najłatwiejszym do pozyskania przez „koalicję".

Polski Związek Motocyklowy stanowi narazie niewiadomą. Ale sam fakt, że, pomimo nęcących propozycyj, nie dał swego podpisu pod nowe wydawnictwo, już zdaje się określać jego stanowisko.

Pozostaje jeszcze Podolskie Tow. Turystyczno - Krajoznawcze, ten Kopciuszek Związku Polskich Tow. Turystycznych, względnie niewielki, ale bardzo sprężysty związek. I ten nie podpisał „Turysty", jakkolwiek niezawodnie czyniono mu propozycje. Zdaje się to być zgodnem z mentalnością Podolan, którzy pracują realnie na swoim terenie, pozostawiając „wielką politykę" na dalszym planie.

*

Tak więc metamorfozy dosięgły, jeżeli chodzi o Zw. Polskich Tow. Turystycznych, tylko j e d n e g o członka. Jest nim wprawdzie najliczniejsze towarzystwo, ale tylko j e d n o. A jedna jaskółka, choćby nawet największa, nie robi jeszcze wiosny. I jeżeli się zważy, wiele trudu zadano sobie, aby Zw. Polsk. Tow. Tur. zwekslować z jednolitego toru, aby poczynić w nim szczerby, aby przeciwstawić tej, w zasadzie. mocnej organizacji — „zglajchszaltowanie", zupełnie wyraźnie występuje beznadziejność tej akcji i bezsilność jej organizatorów. Tem bardziej, że zgodnie z naszemi informacjami, nawet w łonie P. T. T. bynajmniej akcja „złotej zgody" nie przechodzi bez niezadowolenia.

CIVIS

Przepisy o ruchu

W dn. 31 ub. m. weszło w życie rozporządzenie p. Ministra Komunikacji o przestrzeganiu porządku na kolejach. Z ważniejszych przepisów tego rozporządzenia, interesujących podróżnych, podać należy, że przy zajmowaniu miejsc w pociągu podróżni powinni stosować się do wskazówek konduktora. Nie wolno zajmować w pociągu miejsca już zajętego przez inną osobę, jeżeli dowód zajęcia jest widoczny. Osobom płci męskiej w wieku powyżej 10 lat nie wolno zajmować miejsc w przedziałach dla kobiet, nawet za ich zezwoleniem. Co do otwierania okien i wentylatorów, regulowania temperatury i oświetlenia wagonu. podróżni, w razie braku porozumienia, powinni stosować się do zarządzeń konduktora.

* *

Rozporządzenie Ministra Komunikacji o przestrzeganiu porządku na kolejach, które weszło już w życie, zabrania uszkadzania wewnętrznych urządzeń w wagonach, używania w nich lampek, z wyjątkiem elektrycznych, maszynek do grzania, palenia świec umieszczonych w osłoniętych blaszankach, oraz palenia ognia wogóle. Zakaz ten nie odnosi się do używania zapałek i zapalniczek przez palących.

Z wagonów nie wolno wyrzucać takich przedmiotów, które mogłyby wyrządzić komuś szkodę na zdrowiu lub szkodę materjalną, np. przez skaleczenie wyrzuconą z wagonu butelką, rozbicie szyb i t. p. Zabrania się umieszczania na siedzeniach w wagonie zwierząt lub przedmiotów mogących uszkodzić lub zanieczyścić siedzenie, umieszczania nóg w obuwiu bezpośrednio na siedzeniu oraz zanieczyszczania wagonów w jakikolwiek inny sposób, w szczególności plucia na podłogę i zaśmiecania jej.

POD ŚWIATŁO

Słowa a czyny

W sierpniu r. ub. Senat w m. Gdańska przesłał na ręce naszego Komisarjatu w Gdańsku poniższe pismo:

DO

PRZEDSTAWICIELSTWA
DYPLOMATYCZNEGO
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

w G d a ń s k u.

Nawiązując do rozmów, prowadzonych z przedstawicielami Dyplomatycznego Przedstawicielstwa Rzplitej Polskiej w sprawie obustronnego ożywienia ruchu turystycznego między Gdańskiem a Polską, mam zaszczyt zawiadomić, że Senat Wolnego Miasta Gdańska chętnie widzi wszystkie środki, które mogą się przyczynić do rozwoju ruchu turystycznego między Wolnem Miastem Gdańskiem a Rzplitą Polską, i dlatego gotów jest ze swej strony poczynić wszelkie kroki i wydać odpowiednie zarządzenia władzom komunikacyjnym, granicznym, policyjnym i innym władzom kompetentnym w Wolnem Mieście Gdańsku dla ułatwienia przyjazdu i pobytu turystów z Polski na terytorjum Wolnego Miasta Gdańska.

Senat Wolnego Miasta Gdańska jest zdania, że rozwój ruchu turystycznego może przyczynić się do dalszego zbliżenia między Gdańskiem a Polską, korzystnie wpłynąć na dalszy rozwój i pogłębienie wzajemnych stosunków i liczy na to, że Rząd Polski ze swej strony nie omieszka również współdziałać z nim w tym duchu".

Prezydent Senatu
(—) Rauschning.

Jako ilustrację owych „wszelkich kroków" podajemy poniższy fakt:

Związek Polaków w porozumieniu z Towarzystwem Krajoznawczem w Gdańsku wyszkolił, w r. b. kilkunastu przewodników polskich, którzy uzyskali prawo oprowadzania wycieczek polskich po Gdańsku.

Mimo udzielonego zezwolenia utrudnia się ustawicznie przewodnikom polskim wykonywanie swych czynności. Kiedy bowiem kustosze zabytków publicznych w Gdańsku pobierają za wejście od wycieczek oprowadzanych przez niemieckich przewodników po 5 fen. od osoby, to członkowie wycieczek polskich opłacają aż 50 fen. od osoby.

W związku z tem wystosowano do Senatu prośbę o zrównanie opłat wstępu do 5 fen. od osoby bez względu na to, czy wycieczka oprowadzana jest przez przewodników polskich czy niemieckich.

Jak nam donoszą, Senat powyższą prośbę bez podania motywów odrzucił.

Polska turystyka pragnie widzieć ze strony Senatu gdańskiego czyny, nie zaś słowa.

Spalone schronisko



W sąsiedztwie Bielska największą popularnością wśród turystów i narciarzy cieszy się szczyt Klimczok (1119 m.), przez który biegnie granica Śląska i woj. Krakowskiego. W sąsiedztwie szczytu, w odległości 20 minut drogi od siebie, stoją dwa schroniska turystyczne, obydwa należące do Towarzystwa Turystycznego „Beskidenverein". Jedno stoi po stronie śląskiej na ramieniu wschodniem, drugie, zwane schroniskiem im. Klementyny, na ramieniu południowem, zwanem Magórą, po stronie małopolskiej grzbietu.

To ostatnie schronisko, które do niedawna było prywatną własnością bar. Klubusa z Łodygowic, spłonęło w nocy z 1 na 2 lutego, kiedy skutkiem zbiegu świąt było przepełnione przez narciarzy. Pozostała tylko część murowana, spłonęły natomiast wszystkie dobudówki i nadbudówki drewniane.

Beskidenverein w najbliższym czasie przystąpi do odbudowy schroniska, które cieszyło się ogromną frekwencją narciarzy ze względu na doskonałe tereny narciarskie w pobliżu.

Nowe stanowisko bobrów

W odległości kilku kilometrów od znanego rezerwatu bobrowego w Rybakach (pow. Grodzieński) w kierunku południowym znajduje się trudno dostępne trzęsawisko, które tylko w miejscach najbardziej opanowanych przez roślinność bywa koszone. Na tym terenie stwierdzono świeże ślady pobytu bobrów. Często spotkać można dróżki wyślizgane przez te zwierzęta, bądź liczne, tylko co dokonane cięcia, oraz kupki gałęzi, okorowanych w charakterystyczny sposób.

Istnieją tu dwie zamieszkałe przez bobry „chaty", zbudowane pomiędzy drzewami i krzewami na ściętych pniach olchowych, z pod których wypływa dość głęboki, nawet w zimie niezamarzający strumyk. Budowla utworzona jest przez nagromadzenie na wysokości około 1,5 m rozmaitych gałęzi, pomiędzy któremi widać szczelnie ubitą ziemię, zmieszaną z trawą. Całość jest tak silna, że utrzymać może ciężar człowieka.

Ponieważ opisane stanowisko bobrów leży na terenach wsi Rybaki w uroczysku Ozieriszcze, w pobliżu rezerwatu bobrowego, wskazanem byłoby zarządzenie przeprowadzenia zmiany tych gruntów na tereny państwowe.

Ślady, niezupełnie świeże, pobytu bobrów, w postaci ogryzionych gałęzi, znajdują się także w pobliżu ujścia Czarnej Hańczy do Niemna, na terenie rozparcelowanego majątku Zacisze. Bliższych wiadomości o tem, nieco wątpliwem stanowisku bobrów narazie brak.

J. Kochanowski

JERZY CHYCZEWSKI, Warszawa.

W śniegach Howerli

(Kor. wł. WT.)



Schronisko P. T. T. na Zaroślaku

Ze starannie wydanym terminarzem imprez zimowego „Święta Huculszczyzny" i niemniej starannie wyładowanym plecakiem, wsiadam do pociągu, by gonić do gór i śniegu, którego właściwie tej zimy nie było w okolicach stolicy.

Pogodny, słoneczny ranek budzi ośnieżoną Worochtę i spotyka mnie jednocześnie 31-stopniowym mrozem. Worochta jest senna, pusta i oczekuje gości. Niema co tu robić, jadę więc w góry.

Para małych, jak zawsze chuderlawych i marnie wyglądających, lecz mocnych huculskich koników z owczemi dzwonkami na szyjach, uwozi mnie z Worochty. Doskonała okazja co skijöringu, to też wleczony jestem na powrozie za saniami do samej Foroszczenki. Tu rozstaję się z woźnicą, rasowym Hucułem (nazywa się jednak Stejnberger) i objuczony jak lama, lecz z miną dalajlamy, sunę na nartach po 50 centymetrowej pokrywie śnieżnej coraz bardziej w górę, wzdłuż doliny skutego lodem Prutu.

Solidnie zmachany, docieram wreszcie do obszernej werandy schroniska Oddziału Stanisławowskiego P. T. T. na Zaroślaku pod Howerlą. Schronisko, zagospodarowane nieźle i administrowane sprężyście, jest znakomitym punktem wypadowym dla wypraw letnich i zimowych w Czarnohorę. Nie zaspakaja ono, oczywiście, wszystkich potrzeb turystycznych tych okolic, to też z uznaniem należy powitać fakt budowy schroniska A. Z. S. pod Popem Iwanem i T. K. N. pod Maryszewską.

Te trzy należycie zagospodarowane schroniska, w najbliższej przyszłości pozwolą na dokładną penetrację turystyczną w porze zimowej do dzikich i bezludnych gór Czarnohory.

Czarnohora jest piękną zawsze, lecz w zimie ma swój odrębny i znacznie bardziej pociągający wyraz.

Obszerna, wiecznie zadymiona jadalnia schroniska, będąca jednocześnie salonem i salą do bridge'a, skupia w godzinach wieczornych wszystkich, którzy się dnia tego w promieniu kilkunastu kilometrów znaleźli.

Wichry, kurniawy, mrozy, bezdroża i głębokie śniegi zmuszają najśmielszych narciarzy do powrotu przed nastaniem wieczoru.

Z Howerli, królującej nad naszemi Karpatami Wschodniemi, widać dopiero, jak zupełna, przerażająca pustka panuje nad ośnieżonemi pasmami kop i stożków Gorganów Centralnych i Wschodnich, Czarnohory, gór Czywczyńskich i dalekich łańcuchów po stronie czeskiej.

Ta pustka, dzikość i bezludność — to potężny wabik dla rasowego turysty. Nic też dziwnego, że stale wzmaga się tu ruch turystyczny.

Rzecz charakterystyczna — mimo długiej obserwacji i starannej segregacji gości schroniskowych, nie spotkałem żadnego typowego „cepra", a tyle się przecież tego miłego klanu widuje w grubo przereklamowanej „perle pereł górskich" — Zakopanem.

Tu jeszcze widać nie dotarli. Wierzcie mi, to również dodaje tym stronom uroku!

Po długich zjazdach, kończących się nierzadko „kropkami", żmudnych wspinaniach i borykaniu się z wiatrem i kurniawami, zjeżdżam na parę dni z gór w dolinę Prutu.

Worochta wre i kipi. Przepełnienie! Okropne słowo, gdy się nie ma zamówionego pokoju lub łóżka w hotelu lub pensjonacie. By znaleść nocleg muszę uciekać do schroniska P. T. T. na przełęczy Tatarskiej, odległej o 12 km. Masa wojska i młodzieży. Wszyscy pod wrażeniem zawodów narciarskich.

Na ulicach czerwone sukmany huculskie mieszają się z dziwną pstrokacizną sportowo-turystycznych ubrań i kostjumów.

Imprez sportowych sporo. Organizacja nie zawsze na poziomie.

Otwarto bazar wyrobów ludowych. Całość wystawionych na sprzedaż rzeczy wygląda naogół ubogo. Huculi drą skórę z kupujących. Brak zupełny wyrobów ceramiki huculskiej. Kilimy i wyroby wełniane niezbyt ciekawe, wybór mały. Wyroby miedziane i mosiężne piękne, zwłaszcza te dawne. Wyroby z drzewa i inkrustacje w drzewie są, niestety, smutnym przykładem wypaczenia tradycyjnego artystycznego zdobnictwa huculskiego. Winnoby na to zwrócić uwagę T-wo Przyjaciół Huculszczyzny.

Muszę przy okazji zwrócić uwagę na bolesny paradoks. Oto, gdy wśród miejscowej ludności panuje niemal nędza i gdy szuka ona z trudem rynku zbytu dla swych wyrobów, w sklepikach Worochty sprzedawane są masowo importowane falsyfikaty, imitujące wytwory ludowej sztuki huculskiej.

Wartoby, aby przejawiły tu większą aktywność instytucje społeczne, najbardziej do opieki nad regjonalną sztuką ludową powołane.

Warna

Warna, drugie pod względem wielkości miasto w Bułgarji, położona jest malowniczo nad brzegiem morza Czarnego. Na południe od miasta łączy się tutaj morze z wielkiem jeziorem Dewnia, poniżej którego znajduje się port morski Warna.

Miasto położone jest między dwoma cyplami. Jeden z nich nosi nazwę Galata, drugi zaś Warna. Wspomniane jezioro Dawnia może być w każdej chwili zamienione na port bez potrzeby pogłębiania. Byłby to największy z portów morza Czarnego. Narazie znajdują się tu doki reparacyjne.

Warna wymieniana jest w historji już w 6-ym wieku przed Chrystusem. Nazywała się wtedy Odessus, stanowiła grecką kolonję i uważana była za posiadającą najdogodniejsze położenie nad morzem Czarnem. Kolejno nazwa miasta zmieniała się. Z Odessos utworzyło się Odyssos, potem Odyssopolis (miasto Odyseusza) i pod tą nazwą odgrywała Warna już ważną rolę miasta handlowego, posiadającego silne zaplecze kraju Krobysów, rybaków z plemienia trackiego, którzy zamieszkiwali okolice jeziora Gebedje (obecnego Dawnia) w swych domkach na palach.

Rzymianie zjawili się tu w I w. Potwierdzili oni przywileje miasta i, zgodnie ze swemi zwyczajami, rozpoczęli budowę dróg. Miasto zachowało prawo bicia własnej monety, a zachowane do dzisiejszego dnia wzory numizmatyki warneńskiej dowodzą, jak daleko sięgały wpływy miasta. W okresie Imperjum Bizantyńskiego Warna stanowiła łakomy kąsek dla barbarzyńców, którzy często dokonywali na nią napadów. Była ona jednak dość silną, aby zawsze własnemi siłami obronić się.

Dzieła zniszczenia, którego nie mogli dokonać ludzie, dokonał jednak żywioł. Oto w r. 540 miasto nawiedziła katastrofa powodzi wskutek nagłego podniesienia się poziomu morza. Fale morskie wtargnęły na 4 km wgłąb lądu i zniszczyły miasto. Cesarz Justynian I pośpieszył z odbudową Warny i zabezpieczeniem miasta przed podobnemi klęskami, które jednak jeszcze czterokrotnie powtarzały się.

W ręce Bułgarów dostała się Warna w r. 667, po klęsce Konstantyna IV, który zresztą został zmuszony w r. 679 do uznania nowego państwa bułgarsko-słowiańskiego. Na południu od Warny do dnia dzisiejszego istnieją jeszcze szczątki okopów, zbudowanych w celu obrony przed Bizantyjczykami.



Kąpiele morskie

Geograf Idrissi mówi o Warnie (nazywając ją „Barnos") w r. 1153 jako o wielkiem mieście portowem. W r. 1202, w czasie drugiej monarchji, Warna została zdobyta przez cara Kaloyana i zaczęła rozwijać się coraz bardziej. Łączyły ją stałe węzły stosunków z rzeczpospolitą Wenecką i Raguską. W r. 1346 staje się Warna rezydencją dyktatora wybrzeża czarnomorskiego, Dobroticza. Hr. Amadeusz IV Sabaudzki, przywołany przez Greków na pomoc przeciwko Dobroticzowi, który zdobył już wszystkie ówczesne fortyfikacje, otaczające Warnę, nie mógł jednak zdobyć samego miasta. Upadło ono dopiero w r. 1391, dostając się po długiej i bohaterskiej obronie w ręce Turków.

Po upływie pół wieku Władysław III, król Polski i Węgier, przedsięwziął znany pochód krzyżowy, mający na celu uwolnienie słowiańskich narodów chrześcijańskich z pod panowania Islamu. Akcja bohaterskiego króla, wspomagana przez wojewodę Transylwanji, Jana Korwina, narazie uwolniła wprawdzie północną Bułgarję z pod panowania Turków, skończyła się jednak klęską Władysława, który, sam na czele 20.000 armji, uległ przeważającej sile 120.000 Turków w bitwie pod Warną, z niezwykłem męstwem przeciwstawiając się nawale Islamu i ponosząc bohaterską śmierć na polu chwały.

Od tej chwili port Warny został zamknięty dla ruchu międzynarodowego i dopiero w 17. w. Turcy zgodzili się na udzielenie Anglji i Holandji prawa wejścia do portu ich okrętów w celu wywozu miejscowych surowców. Znaczenie portu warneńskiego wzrosło w 18 w., kiedy Kapitulacja Turecka przyznała również Francji prawo korzystania ze wszyskich portów morza Czarnego.

W czasie wojen rosyjsko-tureckich w 18. i 19. w Warna, jako forteca I-ej klasy, często podlegała oblężeniom i kilkakrotnie bywała zdobywana. W czasie wojny Krymskiej w r. 1815 Warna była obozem koncentracyjnym wojsk francuskich i angielskich. Z czasów tych pozostał jeszcze cmentarz dla zmarłych na cholerę, doskonale utrzymany i ozdobiony wielkiem mauzoleum, zbudowanem w r. 1888. W czasie wojny 1877 — 78 r. Warna poddała się bez wystrzału, wskutek jasnego już wyniku kampanji. Traktat w St. Stefano nakazał Warnie zniszczenie fortyfikacyj i od tej chwili Warna przestała istnieć jako forteca.

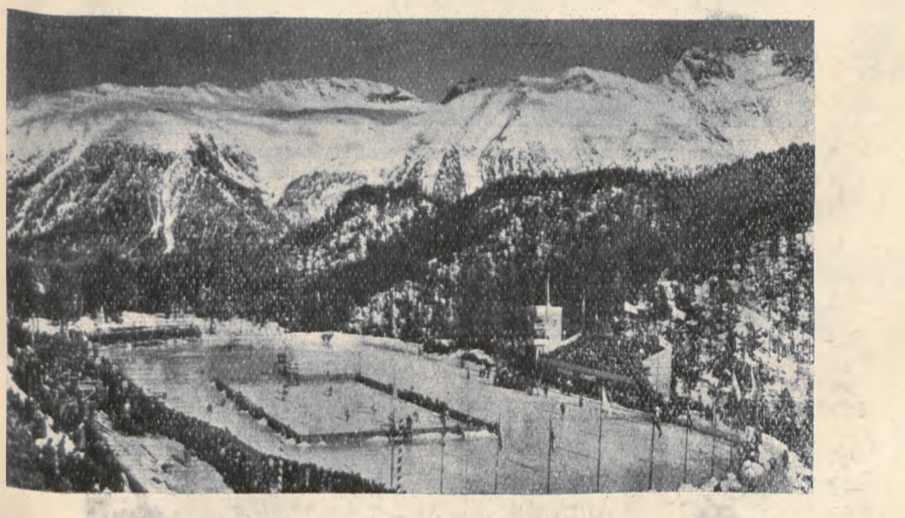
Od chwili uwolnienia Bułgarji z pod panowania Turków, Warna zaczęła szybko rozwijać się jako współczesne miasto, uroczo położone na brzegiem morza Czarnego i posiadające wszelkie warunki zajęcia dominującej roli wśród portów tego morza. W latach 1895 — 1906 miasto otrzymało współczesny wielki port, budowy inż. Gerarda, naczelnego inżyniera portu w Marsylji. Wielki posąg cara Ferdynanda u wjazdu do portu upamiętnia ten okres. Budowa linji kolejowej Sofja — Warna wraz z licznemi odgałęzieniami w kierunku Dunaju, oraz budowa linji Transbałkańskiej przyczyniły się do niebywałego rozwoju miasta, którego ludność w ciągu 25 lat podwoiła się.

Miasto, posiadające wszelkie dane do rozwoju, niestety, przestaje się rozwijać po wielkiej wojnie, która pozbawiła je najbogatszego zaplecza, Dobrudżdy, przyznanej Rumunji. Dla wyrównania strat, po-

STANISŁAW DZIEWULSKI, Warszawa.

Międzynarodowa stolica narciarska

(Kor. wł. W. T.)



St. Moritz. Stadjon olimpijski.

Morskie Oko leży na wysokości około 1400 m. nad poziomem morza. Hala Gąsienicowa — 1500 m. Pięć Stawów Polskich — prawie 1700 m. Schronisko pod Popem Iwanem w Karpatach — najwyższe w Polsce — około 1750 m.

St. Moritz leży na wysokości przeszło 1800 m.

To zestawienie daje pojęcie nietyle o różnicy skali wysiłku technicznego w Polsce i w Szwajcarji, ile o różnicy skali Tatr i Alp. Obszerne, zielone doliny alpejskie sięgają wysokości, na której w Tatrach spotykamy już tylko skały. Klimat jest jednakże podobny i tak jak w Wysokich Tatrach świeci często słońce gdy w Zakopanem pada deszcz, tak samo w St. Moritz panuje przeważnie piękna pogoda, gdy o paręset metrów niżej rozciąga się gruba warstwa szarych chmur. Dlatego też St. Moritz uważa rysunek słońca z uśmiechniętą twarzą i snopem promieni za swój „znak fabryczny". Widnieje on na wszelkich plakatach, szyldach i prospektach. Należy przyznać, że St. Moritz nie żałuje na reklamę pieniędzy. Wydaje świetne plakaty, doskonale opracowane prospekty, umieszcza ogromne szyldy z nieodzownem słońcem wszędzie, gdzie tylko się da, a więc pod progiem wielkiej skoczni olimpijskiej, na trybunach boiska łyżwiarskiego, nawet na prowizorycznie wzniesionych trybunach dla obserwowania slalomu.

Poza jednak wysokością i wyjątkowem nasłonecznieniem oraz świetną reklamą, posiada St. Moritz specjalne przyczyny niezwykłego powodzenia, jakiem się cieszy od wielu lat. Największym z tych atutów jest niewątpliwie wspaniały, wymarzony teren narciarski, jaki stanowi Corviglia, olbrzymie zbocze, wznoszące się ponad miejscowością na wysokość 1000 m. i na długość kilku kilometrów. Takich terenów, jak Corviglia, jest z pewnością niewiele w całych Alpach, a u nas niema nawet podobnych. Ogromne zbocze pełne jest rozmaitego kształtu garbów i zagłębień, wszędzie jednak nietylko zdatnych do jazdy, ale nawet wyjątkowo interesujących z narciarskiego punktu widzenia.

Wszystko to sprawia, że przez St. Moritz przewijają się w ciągu sezonu tłumy gości, przeważnie cudzoziemców. Dominują wśród nich Anglicy, dalej idą Niemcy, Francuzi i Włosi. Ciekawe jest, że Amerykanie od dwuch lat zupełnie przestali przyjeżdżać. W czasie świąt Bożego Narodzenia najwięcej jest Francuzów, w styczniu i na początku lutego przeważają Anglicy i Niemcy, w końcu lutego Włosi.

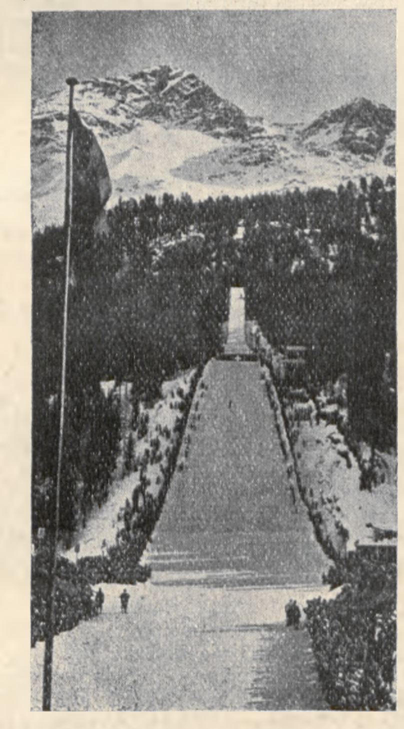
St. Moritz ma opinję najdroższej miejscowości w Szwajcarji, a tem samem w Europie. Powodem tej drożyzny, poza wyjątkowo wysokim poziomem urządzeń miejscowości, są ogromne koszty dowozu wszelkich towarów, gdyż normalnotorowa kolej dochodzi tylko do Chur, stamtąd zaś biegnie wyżej specjalna wąskotorowa „Rhatische Bahn", której budowa pochłonęła olbrzymie sumy, eksploatacja zaś jest bardzo kosztowna. Jako przykład może służyć fakt, że przewóz tony węgla z Chur do St. Moritz kosztuje tyle, ile wynosi koszt samego węgla. Wobec tak drogiej kalkulacji węgla niektóre hotele stosują ropę naftową jako paliwo do centralnego ogrzewania, jednak system ten jest również bardzo kosztowny.

Minimalne ceny pokoju hotelowego z utrzymaniem wynoszą: w 6-u najbardziej luksusowych hotelach — 21 franków, w następnych po 17 fr., 16 fr., 16 fr., i t. d., wreszcie w najskromniejszych — 10 fr. Na nasze pieniądze wynosi to od 17 zł. do 36 zł. Są to oczywiście ceny bardzo wysokie, nawet jeśli weźmiemy pod uwagę, że najskromniejsze z tych hoteli odpowiadają swym poziomem naszym najlepszym. Należy jeszcze zaznaczyć, że ceny te pobierane są przy dłuższym pobycie, gdy zaś ktoś zajmuje pokój w ciągu okresu krótszego niż 5 dni, płaci jeszcze o parę franków więcej. Przyznajemy, że za te ceny dają hotele swym gościom nietylko luksusowe warunki mieszkania i utrzymania, ale i wyjątkowe udogodnienia w postaci prywatnych ślizgawek, boisk do curlingu, świetnie urządzonych lokali klubowych, nie mówiąc już o wspaniałych dancingach, na których grają świetne orkiestry. Nie trzeba dodawać, że wszelkie bardziej wyszukane towary w sklepach, (których poziom jest bardzo wysoki), a więc ubranie, konfekcja, sprzęt narciarski, kosztują szalenie drogo. Porównywanie cen tych towarów z naszemi jest o tyle niemiarodajne, że naogół u nas tak pięknych rzeczy wogóle nie można dostać.

Sezon narciarski w St. Moritz, niezbyt zresztą długi, bo trwający od Bożego Narodzenia do początków marca, wypełniony jest dokładnie imprezami sportowemi o niezwykłej atrakcyjności.

W bieżącym sezonie naprzykład odbyły się w St. Moritz mistrzostwa świata w bobsleju czteroosobowym, mistrzostwa Europy w jeździe sztucznej na lodzie i studenckie mistrzostwa świata w sportach zimowych, pozatem zaś cały długi szereg imprez o znaczeniu lokalnem, przedewszystkiem biegów zjazdowych, które są dziś najbardziej pasjonującą publiczność gałęzią narciarstwa, wreszcie fascynujący „kilomètre lancè" na nartach, — specjalność St. Moritz (którego wynik w zeszłym roku brzmiał: 136 km. na godzinę).

Poza imprezami sportowemi St. Moritz dostarcza swej bardzo zblazowanej publiczności rozmaitych innych atrakcyj o charakterze czysto rozrywkowym, jak naprzykład słynny „karnawał na lodzie" z udziałem najlepszych łyżwiarzy zawodowych, wreszcie takie sensacje, jak „diner de gala" połączony z rewją mód, a kierowany osobiście przez przybyłego z Paryża „samego Jean Patou".



St. Moritz. Skocznia olimpijska.

Wyjątkową dbałością i opieką otoczony jest ruch samochodowy. Wszystkie prawie szosy są starannie odmiecione z metrowego śniegu. Pełno wszędzie specjalnych biuletynów o stanie pogody i dróg. To też samochodów jest moc i to nietylko szwajcarskich, ale i zagranicznych. Wiele osób przyjeżdża własnemi maszynami z Francji, Niemiec, Anglji, a zwłaszcza z bliskich Włoch. Widuje się również prywatne awjonetki, dla których zamarźnięte i pokryte śniegiem jezioro stanowi pierwszorzędne lotnisko. Stoi tu również duży pasażerski samolot, którym można za 20 franków odbyć krótki lot nad Alpami.

Charakterystycznym jest fakt, że wszystkie te atrakcje nie potrafią odciągnąć ludzi od narciarstwa i że ono właśnie jest najważniejszą atrakcją i jedyną prawdziwą pasją zjeżdżających tu tłumów, a wszelkie inne urozmaicenia traktuje się tu jako mało ważne rozrywki. Narciarstwo jest sportem powszechnym i zakorzenionym. Prowokuje do ruchu i wysiłku takich, których nic innego nie zdołałoby do tego wysiłku zmusić. Narciarstwo nadaje ton i urabia tym nietylko ludzi, ale i miejscowości.

Klasycznym przykładem tego jest piękne St. Moritz w zimie.

---

niesionych przez pozbawienie Warny znaczenia handlowego, miasto szybko nastawiło się na przemysł turystyczno-uzdrowiskowy i w krótkim czasie zyskało sławę najpiękniejszego kąpieliska zachodniego wybrzeża morza Czarnego. Sławę tę posiada dotychczas a władze miejskie stale zabiegają o dostarczenie Warnie wszelkich udogodnień, mogących przysporzyć jej kuracjuszów. W pięknym parku nadmorskim zbudowano wspaniałe kasyno, kąpiele wyposażone są w urządzenia, jakich mało spotyka się w światowych kąpieliskach, a piękna słoneczna plaża, o wysokiej zawartości jodu, z roku na rok przyciąga coraz większą ilość kuracjuszów. Doskonale utrzymane bulwary, pierwszorzędne hotele, teatr, kina, liczne parki oraz miejsca wycieczkowe, podnoszą urok Warny.

Z pośród miejscowości wycieczkowych na wymienienie zasługują.

Przylądek św. Konstantyna z klasztorem, otoczonym szeregiem will, tonący w bogatej zieleni i kwiatach, Euksinograd, letnia rezydencja carów bułgarskich z pałacem panującego i przepięknemi ogrodami oraz portem, klasztor Aladja, zbudowany w skałach fortu Czatal-Tacz, a pochodzący z pierwszego wieku ery chrześcijańskiej, przylądek Galata, malownicza wieś, przylepiona, jak gniazdo orle, do skał nadbrzeżnych.

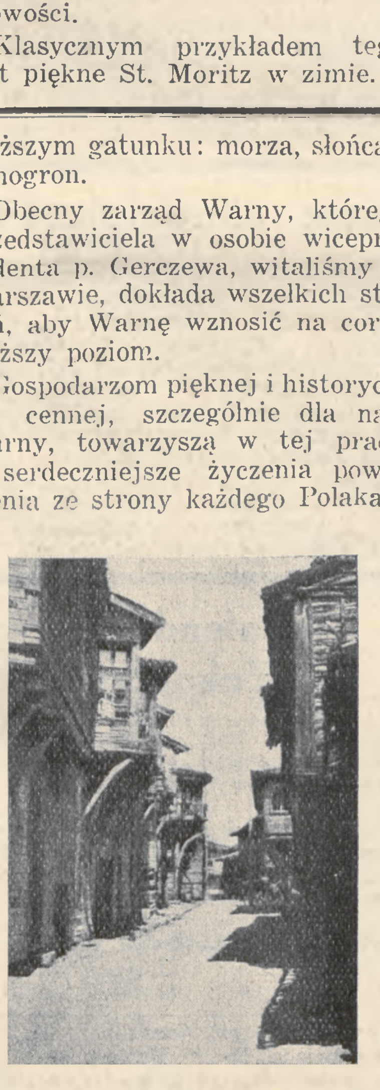
Za zatoką morską ciągnie się słynna stacja kwarantanny, dalej, na jeziorze Dewnia, znajduje port hydroplanów Peinerdżik, za którym widnieje „Góra Genueńczyków" z ruinami starej bazyliki z 5 w.

Muzeum archeologiczne w Warnie, drugie pod względem znaczenia w Bułgarji, po sofijskiem, mieści się w gmachu gimnazjum żeńskiego. Zawiera ono liczne eksponaty, dotyczące historji Bułgarji i całego wybrzeża morza Czarnego, pamiątki z czasów, kiedy Warna podlegała Tracji, Grecji, Rzymowi i Bizancjum, oraz liczne zabytki przedhistoryczne. W samem mieście znajdują się dobrze zachowane resztki fortyfikacyj Justyniana II (6 w.). Liczne kościoły, meczety, studnie i stare domy nadają Warnie charakter miast zabytków, równolegle z miastem współczesnego komfortu.

Letni sezon, trwający od maja do października, ściąga do Warny nietylko najlepsze towarzystwo Bułgarji, ale coraz większe rzesze cudzoziemców, spragnionych tego, co Warna może zaofiarować w najwyższym gatunku: morza, słońca i winogron.

Obecny zarząd Warny, którego przedstawiciela w osobie wiceprezydenta p. Gerczewa, witaliśmy w Warszawie, dokłada wszelkich starań, aby Warnę wznosić na coraz wyższy poziom.

Gospodarzom pięknej i historycznie cennej, szczególnie dla nas, Warny, towarzyszą w tej pracy najserdeczniejsze życzenia powodzenia ze strony każdego Polaka.



Warna. Stara uliczka.

BOHDAN TEOFIL LEPECKI, Warszawa.

Reportaż z podróży po Włoszech

Neapol — miasto smażonej oliwy

Włosi wmówili wszystkim, że Neapol jest jednym z cudów świata. W rzeczywistości to miasto „poezji i śpiewu" jest plątaniną wąskich, źle zabudowanych, nierzadko cuchnących uliczek. Wprawdzie, jak ciasto rodzynkami, tak i Neapol przetykany jest pięknemi pałacami i kościołami, ale wszystko to tak jest osmarowane błotem, pokryte setkami lat niechlujstwa, że nie odbija się od ogólnego, szaro - brudnego tła. Całe szczęście, że tę zaropiałą kupę kamieni ozłaca zazwyczaj piękne słońce Italji, którego łagodne ciepło pozwala zapomnieć o śmietniku ludzkiem.

Do Neapolu przyjechałem wieczorem. Z trudem wydarłem walizeczkę z rąk natrętnych tragarzy. Walka z tą bandą jest grubo trudniejsza na prowincji niż w reprezentacyjnym Rzymie, gdzie trzymają ją na uwięzi milicjanci faszystowcy. Ostatecznie dobrnąłem do taksówki i po kilkunastu minutach znalazłem się nad samą zatoką Neapolitańską, w pięknym hotelu „Santa Lucia". Deszcz lał jak z cebra. więc zamiast odbywać nocne wędrówki położyłem się zaraz do łóżka. Na nieszczęście w sąsiednim pokoju ulokowała się jakaś para francuska, odbywająca podróż poślubną. Młodożeńcy czuli się w tak „doskonałej formie", że o śnie nie można było marzyć. Przewracałem się z boku na bok, przeklinając ażurowość ścian włoskiego hotelu i niespokojny charakter ludu francuskiego.

Neapol leży zaledwie o cztery godziny od Rzymu. ale klimat posiada znacznie odeń cieplejszy. Znękani surowością zimy północnej, mieszkańcy Niemiec, Skandynawji, Polski. Anglji tu szukają ciepła i wytchnienia. Właśnie ten klimat. łagodny i dobroczynny, wyrobił świetną opinję Neapolowi. Miasto to, rzucone nad Bałtyk lub Morze Północne, budziłoby odrazę; nad lazurowemi wodami Morza Śródziemnego. rozświetlone słonecznem złotem. daje złudzenie czegoś innego, niż jest w rzeczywistości.

Niemal wszyscy, podróżnicy, przybywający doń, pieją hymny na cześć klimatu neapolitańskiego. Wspomniany już kilkakrotnie Hipolit Taine, który przybył do Neapolu 20 lutego, pisał: „Inny klimat, inne niebo, inny niemal świat. Z rana, przybijając do portu, gdy przestrzeń rozszerzyła się, a widnokrąg odsłonił, nie widziałem narazie nic prócz bieli i światłości. W dali, pod oparem pokrywającym morze, góry piętrzyły się i ciągnęły świetlane i jedwabiste, jak obłoki. Morze podchodziło wielkiemi falami bielejącemi, a słońce, wylewając się rzeką płomieni, rzucało niejako smugę metalu stopionego aż po płask wybrzeża... Powietrze i morze są tu dobroczynne. Tu sąsiedztwo fal żywi rośliny; czuć świeżość i słodycz tchnienia, przychodzącego pieścić je i rozwijać".



Zatoka Neapolitańska i Neapol.

Tak pisał rozmarzony uczony francuski, przybijający do Neapolu w lutym. Ja nie miałem takiego szczęścia. W grudniu, kiedy tam przyjechałem, bezustannie lał deszcz. Potoki brudnej wody przelewały się po niedołężnie zabrukowanych ulicach. Mgły zasłoniły widok na wybrzeża zatoki Neapolitańskiej. Chwilami nawet nie widziałem buchającego ogniem Wezuwjusza. Chyba nigdy nie odczułem tak silnego kontrastu między marzeniem a rzeczywistością, jak w tem wielkiem, przereklamowanem mieście nadmorskiem.

Ale to, że padał deszcz nie mogło być powodem do zaniechania wędrówek po nieznanem mieście. Zatulony po uszy w „nieprzemakalny" płaszcz, błąkałem się przez trzy dni po niekończących się wąwozach uliczek Neapolu. O Boże! Co za mizerja! Chodniki wąziutkie, jezdnie nierówno zabrukowane, ludzie obdarci i cuchnący. A przedewszystkiem dominujący zapach smażonej oliwy. To „śpiewające" miasto możnaby nazwać „miastem smażonej oliwy". Zapach ten wierci nieznośnie nozdrza, obrzydza życie, każe tęsknić do chłodnych powiewów Północy.

Mieszkańcy Neapolu nie lubią przebywać w swoich ciasnych i brudnych mieszkaniach. Tysiącami wylegają na ulice i przelewają się po nich dniami i nocami. Naścieżaj otwarte sklepy tworzą przedłużenie chodników. U progów jatek, koło straganów i małych sklepików stoją właściciele i nieludzkim krzykiem nawoływują klientów. Pomimo ulewnego deszczu, tłok na ulicach Neapolu panował tak wielki, że miałem wrażenie, iż jestem na jakimś wielkim jarmarku.

Neapol wznosi się amfiteatralnie od zatoki aż na dosyć wysokie wzgórza. Budowany przed wiekami, ma charakter miasta średniowiecznego, skupionego do niemożliwości. Wąskie uliczki, podobne do żłobionych przez wodę parowów, pną się pod górę. Niekiedy miejsce jezdni zajmują kamienne schody. W czasach, kiedy najważniejszą bronią były szable, lance i jednostrzałowe fuzje, Neapol idealnie nadawał się do urządzania rewolucyj. Najsilniejsza armja nie mogła pokonać zbuntowanego ludu, zaszytego w dżunglach poplątanych uliczek. Dzisiaj, w erze gazów łzawiacych, granatów ręcznych i samolotów, rewolucja neapolitańska nie miałaby przed sobą tak wspaniałych widoków powodzenia. Jednak w czasach Bourbonów, kiedy krewkiemu ludowi dogryzły już do żywego nadużycia biurokracji i despotyzm złych królów, na ulicach Neapolu często rozlegały się wystrzały z fuzyj i archaicznych armat.

Neapol był jeszcze przed kilkudziesięciu laty stolicą samodzielnego królestwa Neapolitańskiego, rządzonego przez dynastję Bourbonów. Była to, obok Państwa Kościelnego, najgorzej rządzona kraina włoska. Pod wieloma względami przypominała Meksyk przed objęciem władzy przez Calles'a. Liczba analfabetów dochodziła na wsi do 99%. W niektórych miejscowościach, po wyjeździe księdza i aptekarza, nikt nie potrafił odczytać listu. Ludzie, którzy oddawali się nauce innej niż teologja, uchodzili za podejrzanych. Czytanie gazet, francuskich stanowiło potworną zbrodnię, którą trzeba było odkupywać latami więzienia. Policja wtrącała się, bez najmniejszego hamulca, do najintymniejszych stron życia Neapolitańczyków. Również nieznośny był ucisk fiskalny, zniechęcający ludzi bardziej energicznych i przedsiębiorczych do rozwijania żywszej działalności gospodarczej.

Protesty ludu przeciw złym rządom wyrażały się początkowo w bandytyzmie. Wytworzyły się tu tajne organizacje zbójeckie, stanowiące rodzaj państwa w państwie, żyjące zresztą w stosunkowo poprawnych stosunkach z władzami oficjalnemi. W ciężkich dla Bourbonów momentach, w chwili, kiedy liberałowie podnosili głowy, lub najeżdżały kraj wojska bezbożnych Francuzów, bandyci zamieniali się w obrońców króla, i w niedostępnych kryjówkach górskich stawiali opór nowym rządcom. Po wypędzeniu Bourbonów, dynastja sabaudzka musiała zużyć wiele wysiłków, aby oczyścić piękną prowincję neapolitańską z watah zbójeckich.

Aż do ostatnich niemal czasów Neapolitańczycy licznie emigrowali do Stanów Zjednoczonych. Naogół, ci rozleniwieni w ciepłym klimacie ludzie, stawali się w Nowym Jorku, Detroit lub Chicago zupełnie przyzwoitymi robotnikami. Bandyci jednak neapolitańscy niezawsze potrafili zmienić swoją skórę i w zaułkach Chicago przekształcali się często w gangsterów. Neapolitańczyk Al. Capone był królem amerykańskiego świata podziemnego do chwili, kiedy zamknięto w więzieniu za... fałszywe zeznania podatkowe.

Okolice Neapolu, wraz ze słynną zatoką Neapolitańską, zostały okrzyczane przez Włochów za coś nieziemsko pięknego. Rzeczywiście, kiedy na trzeci dzień pobytu w Neapolu, otworzyłem okna mego pokoju w hotelu „Santa Lucia", zamiast brudnych chmur i strug deszczu ujrzałem wspaniałą, srebrzystą taflę wód obramowanych malowniczemi górami, wśród których jaskrawo odcinał się stożek Wezuwjusza. Z łagodnego, nieco cukierkowego błękitu lały się całe potoki słonecznego złota. Nie można zaprzeczyć, że widok był pełen uroku, chociaż o całe niebo ustępował niezrównanym krajobrazom Rio de Janeiro, z tego ósmego cudu świata.

Powrót słońca przywrócił mi odrazu radość życia. Dość miałem już wałęsania się po zadeszczonych ulicach Neapolu. Zapragnąłem szerokich przestrzeni i świeżych powiewów, wolnych od denerwującego zapachu smażonej oliwy. Jadę do Pompei, rozkosznego miasteczka starożytnych Rzymian, które przed kilkunastu wiekami pogrzebane zostało przez rozjuszony Wezuwjusz.

Tymczasem zaś żegnam się z Neapolem. Jeszcze raz spoglądam na bandę obdartusów, czatujących na moją biedną walizkę, — wsiadam do wagonu kolejki elektrycznej i udaję się w podróż do krainy zamierzchłej przeszłości.

Przysłowie mówi: *„Zobaczyć Neapol potem umrzeć"*. Widziałem ten gród smażonej oliwy i nie umarłem. Czas skończyć z legendami o niesamowitym uroku niektórych miast włoskich. Poczekajmy z wyjazdem do Neapolu do czasu, kiedy, podobnie jak Rzym, zostanie oczyszczony z wiekowego brudu i niechlujstwa.

W następnym numerze dokończenie p. t. MIASTO Z PRZED 2000 LAT

Doroczna konferencja turystyczna

Z końcem marca lub w pierwszych dniach kwietnia odbędzie się konferencja turystyczna na podobieństwo zeszłorocznego zjazdu odbytego w Jaremczu.

Konferencję tę inicjuje Wydział Turystyki Ministerstwa Komunikacji w porozumieniu z innemi urzędami zainteresowanemi w rozwoju turystyki. Przedmiotem obrad będzie między innemi ustalenie planu inwestycyjnego na rok 1935 i uzgodnienie najważniejszych wytycznych dla pracy w nadchodzącym sezonie.

Konferencje tego rodzaju odbywają się już od trzech lat i należy stwierdzić, że wpływ ich na planową akcję turystyczną jest bardzo istotny.

Pozatem na konferencjach tych rozstrzyga się wiele problemów, mających znaczenie dla ogólnej polityki turystycznej.

Reorganizacja Międzynar. Biura Ochrony Przyrody

Dekret Króla Belgów nadał osobowość prawną i nowy statut tej młodej i energicznie działającej organizacji ochrony przyrody. Na tej podstawie rząd belgijski zamianował swych oficjalnych przedstawicieli, jako delegatów Rady Naczelnej Biura, oraz przedstawicieli kolonij belgijskich. W najbliższym czasie nastąpią nominacje delegatów Holandji.

W związku z powyższemi pracami, przewodniczący Rady Naczelnej Biura Międzynarodowego Ochrony Przyrody wystosował do polskich Ministrów W. R. i O. P. oraz Rolnictwa i R. R., pismo z propozycją zamianowania delegatami oficjalnymi Polski do Rady Naczelnej Międzynarodowego Biura dotychczasowych członków Rady Administracyjnej Biura, w osobach prof. M. Siedleckiego i prof. W. Szafera.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.
WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE Nr. 5.

Imprezy w marcu

Data	Miejscowość	Impreza
2	Zakopane	Finisz ogólnopolskiego zjazdu automobilowego do Zakopanego i jazdy zimowej Kraków-Zakopane.
2 — 3	Zakopane	Zawody narciarskie Związku Strzeleckiego ze strzelaniem.
2 — 3	Wilno	Ogólnopolskie zawody Związku Strzeleckiego grupy nizinnej.
2 — 3	Nowy Targ	Bieg zjazdowy Turbacz-Nowy Targ i slalom.
2 — 3	Poronin	Bieg zjazdowy i slalom.
2 — 3	Pikuj	Bieg zjazdowy i slalom.
2 — 3	Zakopane	Automobilowy wyścig torowy i motocyklowy.
2 — 3	Suwałki	Sokole zawody narciarskie dzielnicy mazowieckiej.
2 — 3	Krzemieniec	Slalom.
2 — 3	Sławsko	Doroczny bieg zjazdowy z Trościana.
2 — 3	Worochta	Konkurs skoków i slalom.
7 — 10	Szczawnica	Raid w Beskidach Wschodnich.
9 — 10		Zawody w kombinacji alpejskiej.
10	Skole	Konkurs skoków.
10	Rabka	Bieg drużynowy z Turbacza.
10	Worochta	Konkurs skoków.
10	Zakopane	Bieg zjazdowy AZS.
10	Poronin	Konkurs skoków.
10	Nowy Targ	Bieg drużynowy ze sttrzelaniem.
16 — 17	Zakopane	Międzynarodowe zawody w kombinacji alpejskiej.
16 — 17	Nowy Targ	Wiosenne zawody w kombinacji alpejskiej.
17	Sławsko	Bieg zjazdowy.
17	Bukowina	Slalom.
23 — 24	Zakopane	Drużynowy bieg w kombinacji alpejskiej o puhar Zylbermana.
30 — 31	Zakopane	Wiosenne zawody w kombinacji alpejskiej.

Przegląd prasy

ROZKWIT, CZY POGRZEB TURYSTYKI?

Red. E. Igel, omawia pod powyższym tytułem dzisiejszą sytuację turystyki kolejowej na łamach Nr. 5653, lwowskiej „Chwili".

Cytując najważniejsze ustępy z wywiadu wiceministra inż. A. Bobkowskiego (patrz. Nr. 1. W. T.), autor dochodzi do następujących wniosków.

„Turyści wiedzą dobrze gdzie leżą niedomagania i wady polskiej polityki turystycznej i — tym nie wystarczą nagie, nieważące słowa zapowiedzi, przy konfrontacji z przeciwnemi tym słowom czynami.

Polska nigdy dotąd nie była rajem turystyki, a ostatnie zarządzenia **o cofnięciu indywidualnych ulg kolejowych, przy równoczesnem ograniczeniu zezwoleń na pociągi popularne zbiorowe**, mogą przyczynić się tylko do jej pogrzebu. Okres kryzysu nasuwa pytanie, czy turystyka bez masowych zniżek, ulg i udogodnień, może się rozwijać tak, by ogarnąć swym zasięgiem jak najszersze rzesze społeczeństwa w kraju. Zrozumiały to zresztą państwa zagraniczne (m. in. tak naśladowane przez Polskę Niemcy), które oparły swój rozwój turystyki właśnie na jak największej ilości pociągów popularnych, dostępnych wskutek swej **taniości dosłownie dla każdego.** Organizacja takich pociągów w latach ub. w Polsce cieszyła się dużą frekwencją. I spodziewać się można było ich rozbudowy wszerz. Ale wbrew zasadom logiki pojawia się okólnik w tej sprawie, który poważnie osłabia w swych przepisach wartość poprzednich zarządzeń. Oto pociągi popularne mogą być przeznaczone do zwiedzania stacyj turystycznych i uzdrowiskowych — **poza sezonem głównym.** W sezonie pociągi popularne mogą być organizowane za wyłącznem zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji. Już ten przepis nasuwa poważne zastrzeżenia, bo trudno przypuścić, by ktoś w kwietniu, lub późną jesienią chciał jechać do uzdrwisk. Dalszem utrudnieniem jest **wysokość kaucji** (od 100—500 złotych),która całkowicie przepada w razie odwołania pociągu. (Ileż pociągów odwołanych ma w swej statystyce każda dyrekcja kolejowa, organizując te pociągi popularne w własnym zarządzie!).

Wydawałoby się, że szereg ograniczeń o charakterze organizacyjnym, oraz zaostrzenie kontroli, gwarantujące w pociągach popularnych przejazd jedynie turystom, powinien skłonić Ministerstwo Komunikacji do jak najczęstszego organizowania pociągów popularnych. Ale tu stawia się niezwyciężone trudności. Negatywne stanowisko ministerstwa motywowano tem, że pociągami popularnemi jeżdżą osoby, nie mające nic wspólnego z turystyką. Wskazywano na pojedyncze fakty, że w pociągach okazyjnych do Warszawy jeździli ludzie dla załatwienia interesów. Nie wchodząc w to, czy faktycznie tak było — stwierdzić musimy, że pociągi popularne mają za zadanie nietylko rozwój turystyki, ale pośrednio **zmierzać powinny do ożywienia ruchu pasażerskiego, który w latach kryzysu fatalnie się skurczył.** Zresztą nadużyciom tym zapobiegał dalszy okólnik ministerjalny, przewidujący, iż uczestnicy przejazdów w pociągach popularnych, otrzymują bilety imienne, przyczem kolej ma prawo stwierdzenia tożsamości osoby.

Wątpić należy, by polityka utudnień i ograniczeń, mogła się przyczynić do rozwoju ruchu turystycznego w Polsce. Tu nie wystarczą choćby najpiękniejsze słowa programów i zapowiedzi. Bez ich realizacji, pójdziem wkrótce za pogrzebem naszej turystyki

ŚWIĄTECZNY BAŁAGAN KOLEJOWY

W Nr. 4 I. K. C. czytamy:

...Powrót z Krakowa — jeden wielki kryminał. Przeklinam myśl odwiedzenia Krakowa, który — z winy kolei — nie prędko nas zobaczy. W żadnym wypadku nie skorzystam z tak zw. pociągów podmiejskich.

...Postanowiliśmy wyjechać z Krakowa pociągiem odchodzącym o 20.40. Zajęliśmy miejsce na 10 minut przedtem, i ku naszemu zdziwieniu zastaliśmy wagon zupełnie nieogrzany. Zimno — jak w psiarni. Nieogrzany był — jak się później dowiedziałem — również cały pociąg. Drugą niespodzianką było, że pociąg zamiast o 20.40 ruszył z Krakowa (stacja wyjazdowa tego pociągu) z 25-cio minutowem opóźnieniem. A teraz trzecia niespodzianka. Zamiast nadrobić opóźnienie i przybyć do Katowic według rozkładu, t. j. o 23.03, wlókł się, jak żółw i dobił wreszcie do Katowic o 0.20. Podróżni przesiedzieli więc w nieopalonych wagonach nie mniej i nie więcej jak trzy godziny i pięćdziesiąt minut, zamiast 2.23.

Czyż tak ma wyglądać dbałość o wygodę podróżnych w ogólności, a w czasie przedświątecznym w szczególności? Zwłaszcza takich podróżnych jak urzędnicy i żołnierze, z których niejeden jedzie z pewnością gdzieś aż z Kresów.

W dalszym ciągu opisuje czytelnik skutki tej „rekordowo" szybkiej jazdy owego podmiejskiego pociągu na odcinku Kraków — Katowice, pamiętnego dnia 22 grudnia. Oto publicznność, a zwłaszcza znaczna liczba żołnierzy wysiadając w Katowicach została natychmiast poinformowana, że pociąg do Poznania już odszedł, a następny odejdzie dopiero rano o godz. 8.15.

...tu się zaczyna tragedja kochanych naszych żołnierzy. Na hotel niema pieniędzy, na jedzenie również. Efekt? Siedzi więc taki biedaczysko w chłodzie i głodzie całą noc na stacji w Katowicach, a następnie znowu cały dzień — kto wie, może znowu w nieogrzanym pociągu — i przybywa do Poznania, straciwszy niepotrzebnie 24 godzin czasu ze swego kilkudniowego urlopu świątecznego.

Tyle stracili żołnierze, jadący z Krakowa. O tych natomiast ofiarach punktualności pociągów, którzy jechali ze wschodniej Małopolski (widziałem wielu KOP-istów) i trafili na przestrzeni np. Tarnopol — Kraków na podobną jazdę — lepiej już nie mówić.

Informator kończy swe uwagi tem, że zachorował na grypę, że po przyjeździe nie zastał krewnego, do którego jechał (gdyż ten przekonany był, że widocznie goście jego pozostali w Krakowie i sam wyjechał), że wreszcie musiał nocować w hotelu. Można sobie też wyobrazić, że zakończenie listu naszego informatora zawiera niemało soczystych uwag pod adresem organów kolejowych...

Z FRANCJI

WYSTAWA REFORMACJI FRANCUSKIEJ W PARYŻU

Między 1 a 31 marca r. b. otwarta bedzie w Bibljotece Narodowej w Paryżu wystawa poświęcona Janowi Kalwinowi, w związku z czterechsetletnią rocznicą ukazania się jego dzieła „L'Institution de la religion chrétienne".

Organizatorzy wystawy zebrali ogromną ilość interesujących pamiątek po Kalwinie: jego portretów, autografów, pierwszych wydań jego dzieł, komentarzy i kazań.

Prócz tego znajdujemy tam cały szereg pamiątek, odnoszących się do jego prekursorów i współpracowników.

Koleje francuskie postanowiły udzielić uczestnikom tej wystawy i związanego z nią zjazdu ku czci Jana Kalwina — zniżki w postaci bezpłatnego przejazdu powrotnego z Paryża do granicy francuskiej.

Wszelkich informacyj w tej sprawie udziela Przedstawicielstwo Kolei Francuskich w Warszawie, Ossolińskich 4.

ZNIŻKI NA SPORTY ZIMOWE

Turystom udającym się do miejscowości: Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Canfranc, Font-Romeu-Odeillo-Via, Forges d'Abel, Laruns-Eaux-Bonnes, l'Hospitalet, Mont-Louis-la-Cabanas, Pierrefitte-Nestalas i Porte, udziela się do 30 kwietnia ze stacyj granicznych belgijsko-francuskich 30% zniżki na biletach powrotnych ważnych 21 dni.

Prócz tego z tych samych punktów granicznych wydaje się turystom 15-dniowe bilety z 25% zniżką do następujących miejscowości: Aix-les-Bains (do 15 marca) oraz do: Albertville, Bourg-Saint-Maurice, Briançon, Chamonix-Mont-Blanc, Cluses, Embrun, Gap, Grenoble, Landry, Modane etc.

Kronika krajowa

KONWENCJA Z JUGOSŁAWJĄ PRZEDŁUŻONA

W r. b., podobnie jak w r. ub., wydawane będą ulgowe paszporty na wyjazd do Jugosławji. Turyści polscy będą otrzymywali dinary na rachunek należności eksporterów polskich, „zamrożonych" w Jugosławji.

Wprowadzenie zmian w procedurze ruchu turystycznego nie jest przewidywane, koszty jednak, obciążające turystę, mają być obniżone. Kwota, wpłacana w złotych przez poszczególnego turystę, będzie — jak komunikuje Państwowy Instytut Eksportowy — trochę podwyższona, ale przy dogodnym kursie wymiennym.

Konwencja, która zawarta była na okres do 1 lipca r. b., przedłużona została do 1 listopada r. b.

STOSUNKI TURYSTYCZNE POLSKO-RUMUŃSKIE

Wzory organizacyjne z Polski.

Dyrektor Rumuńskiego biura Turystycznego Tow. Przyjaciół Morza, a zarazem sekretarz generalny Związku Stowarzyszeń Turystycznych w Rumunji prof. Valeiu Tebeica, bawił w tych dniach w Warszawie i w Krakowie, w celu nawiązania stałych stosunków turystycznych polsko-rumuńskich.

Dyr. prof. Tebeica złożył wizyty w kołach rządowych i w sferach miarodajnych, odbył szereg konferencyj, zapoznając się z organizacją turystyki w Polsce. Na wzorach organizacyjnych Polskiego Biura Podróżv Orbis zamierza dyr. prof. Tebeica oprzeć organizację Rumuńskiego Oficjalnego Biura Podróży.

TANI SEZON WIOSENNY W KRYNICY

Orbis przystąpił do prac przygotowawczych nad zorganizowaniem, wzorem roku ubiegłego, taniego sezonu wiosennego w Krynicy. Prace swe przeprowadza Orbis w ścisłem porozumieniu z krynickiemi władzami uzdrowiskowemi, z samorządem krynickim i tamtejszemi organizacjami właścicieli will i pensjonatów.

Tani sezon wiosenny obejmie miesiąc maj, a zapewni on szerokim rzeszom społeczeństwa, szukającym w Krynicy spokoju i takich możliwości leczenia, bardzo dogodne warunki korzystania z leczniczych wartości Krynicy w okresie pięknej karpackiej wiosny.

DO WIEDNIA 10 — 17 MARCA

W związku z terminem Targów Wiedeńskich i na życzenie zgłoszonych już uczestników wycieczki do Wiednia, przesunięty został termin wycieczki pociągiem popularnym z Krakowa do Wiednia. Zamiast bowiem 3-go marca, wyruszy wycieczka dnia 10 marca i będzie w Wiedniu do 17 marca.

Warunki i koszty wycieczki, (od 92,50zł.), godziny wyjazdów i program pozostają bez zmiany. Zniżka dojazdowa z innych miast do Krakowa zapewniona. Wobec dwutygodniowej ważności paszportów, uczestnicy mogą pozostać w Wiedniu do 24 marca.

Informacje i zapisy we wszystkich placówkach Orbisu.

TRANZYT TURYSTÓW CZECHOSŁOWACKICH PRZEZ POLSKĘ

W Warszawie bawił w tych dniach p. Mahler, dyrektor biura podróży „Travema" w Pradze Czeskiej.

Dzięki umowie, zawartej przez Polskie Biuro Podróży Orbis z p. Mahlerem, cały ruch turystyczny z Czechosłowacji do Rosji Sowieckiej kierowany będzie wyłącznie przez Polskę, przyczem turyści zatrzymywać się będą przynajmniej 1 dzień w Warszawie.

WYTWÓRCOM KRAJOWYM I KUPIECTWU POD ROZWAGĘ!

W czasie od 25-go maja do 10-go czerwca 1935 r. odbędą się na Śląsku tradycyjne Szóste Targi Katowickie urządzane staraniem Śląskiego Towarzystwa Wystaw i Propagandy Gospodarczej (Katowice, Stawowa L. 14, tel.: 300-71).

Targi Katowickie, dążąc od wielu lat do utrzymania w ruchu rodzimych warsztatów pracy i wzmożenia konsumcji, współdziałają w zwalczaniu przesilenia gospodarczego, zwiększają obroty i stwarzają liczne zarobki w wielu dziedzinach. Odbywają się one w najżywszy ośrodku handlowym, t. j. na Śląsku, a przemysłowcy i kupcy, biorący w nich udział, przygotowują sobie rynek zbytu, który we własnym ich interesie należałoby corocznie rozszerzać i powiększać.

Jest sprawą wielkiej wagi, by *krajowy towar jaknajliczniej mógł wykazać na tych Targach swą dobrą jakość i zalety nietylko wobec rodzimej klienteli, lecz również wobec konkurencji i konsumentów z poza pobliskiego kordonu.*

Ten właśnie wysiłek należałoby poprzeć, *zwracając szczególną uwagę naszych wytwórców, przemysłowców i kupiectwa, na potrzebę wzięcia przez nich czynnego udziału w VI Targach Katowickich*, aby w ten sposób przyczynili się we własnym interesie do rozszerzenia propagandy i zbytu towarów krajowych.

RAWA MAZOWIECKA ZORGANIZOWAŁA SIĘ

W dniu 20 grudnia odbyło się w Rawie zebranie organizacyjne powiatowego związku propagandy turystyki.

Do związku postanowiono zaprosić szerokie koła mieszkańców pow. zainteresowanych w turystyce. Utworzono komisję statutową i komisję programu prac związku.

Przewodniczył red. Jan Płokarz. Referat główny wygłosił p. Jerzy Chyczewski, referent turystyki Województwa Warsz., przybyły specjalnie z Warszawy.

Ruch wydawniczy

PRZEWODNIK PO POLSCE W JĘZYKU HOLENDERSKIM

Dr. Mieczysław Orłowicz „Geillustreede Reisgids voor Polen".

Świeżo wyszedł nakładem Towarzystwa Polskiego im. Adama Mickiewicza w Rotterdamie, przy poparciu finansowem Min. Komunikacji, przewodnik po Polsce w języku holenderskim, który przedstawia się jako estetycznie wydana i bogato ilustrowana książka o 150 stronach druku, oprawna w czerwone płótno.

Uwzględniając specjalne zainteresowanie turystów holenderskich, przewodnik ten, na tle ogólnego opisu osobliwości turystycznych Polski, uwzględnia specjalnie zabytki sztuki, pamiątki historyczne, związane z Holandją, oraz rozproszone tu i owdzie w Polsce dawne kolonje holenderskie.

PRZEWODNIK PO BESKIDACH WSCHODNICH

Henryk Gąsiorowski, t. I, część 1-sza. Wydany za staraniem Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego..

Nakład: Książnica-Atlas, Lwów-Warszawa 1934. Str. 288. Cena zł. 5,40.

Jest to część wielkiego, „Przewodnika po Beskidach Wschodnich" mjra. H. Gąsiorowskiego, którego tom, traktujący o pasmie Czarnohorskiem, opuścił przed rokiem prasę i spotkał się z ogólnem uznaniem.

Opis szczegółowy Bieszczadów, tej niedocenianej, i dotąd niemal zupełnie nieznanej części Karpat, od źródeł Sanu do doliny Świcy, poprzedza część ogólna, odnosząca się do całości polskich Karpat Wschodnich, a dająca wyczerpujące informacje i wskazówki, nadewszystko zaś, cenne specyficzne, dla tej części Karpat wskazówki praktyczne dla turystów i narciarzy. Prócz dodanego do tekstu schematu komunikacji kolejowej zwraca uwagę grafikom, informujący o podziale Karpat Wschodnich na poszczególne arkusze wszystkich map wojskowych, tak dawnych austrjackich, jak nowych map Wojskow. Instytutu Geogr. w Warszawie w podziałce 1 : 100.000 i 1 : 300.000, oraz czechosłowackiego Instytutu Kartograficznego w Pradze. Grafikon uwzględnił oczywiście i mapy wydane dla tego terenu przez Polskie T-wo Tatrzańskie.

Część szczegółową obejmuję rozdziały: 1. Doliny Dniestru, Stryja i Sanu w odcinkach, przeciętych linją kolejową Sambor - Sianki; 2. Karpaty powiatu Drohobyckiego: Borysławski regjon naftowy, dolina Rybnika, dolina Bystrzycy Podbuskiej, Truskawiec; 3. Doliny Stryja i Oporu; 4. Morsztyn; 5. Doliny Sukielu i Łużanki; 6. Czechosłowacki pas turystyczny na południe od Ławocznego.

Turystyczno - krajoznawczy opis uwzględnia wszystkie miejscowości, mające, lub w przyszłości mieć mogące, znaczenie dla ruchu letniskowego, turystycznego i sportowego, oraz okoliczne góry i szczegóły przyrody. Obfity dorobek gospodarki turystycznej towarzystw zajmujących się górami z Polskiem Tow. Tatrzańskiem na czele, został w całości po ostatni moment w informacjach wykorzystany.

Posiadając takie vademecum będzie mógł każdy letnik i turysta zwiedzać śmiało i pewnie tę część gór ojczystych, nie tracąc czasu i pieniędzy na zasiąganie informacyj z przygodnych wątpliwych źródeł, oraz bez narażania się na dezorjentację, mającą zwykle miejsce przy wstępowaniu w teren nieznany.

Część szczegółową uzupełnia schematyczna, ogólna mapka Bieszczadów, mapka kolei leśnych z przystankami, oraz znakowanych kolorami szlaków turystycznych po obu stronach granicy, wreszcie dokładna mapka terenów narciarskich Tuchli, Sławska i Ławocznego.

Jest to jeden z najcenniejszych przewodników turystycznych, jakie ukazały się w ostatnich latach.

Nowe schronisko PTT

W tych dniach odbyło się uroczyste otwarcie schroniska w Złotym Potoku w okolicy gór Goszkowskich (pod Częstochową). Schronisko zostało urządzone przez koło częstochowskie Pol. Tow. Tatrzańskiego w okolicy zarówno ciekawej dla turystyki letniej jak i nadzwyczaj korzystnej dla narciarstwa. Schronisko obejmuje narazie 25 miejsc noclegowych. Schronisko jest całorocznie zagospodarowane i nadaje się do wycieczek krajoznawczych w piękne okolice jury wieluńsko-krakowskiej.

Holendrzy w Zakopanem

Opuściła w tych dniach Zakopane pierwsza od dłuższego czasu wycieczka turystów holenderskich, członków Pulman-Klubu.

Turyści holenderscy byli niezmiernie zadowoleni z pobytu w Krakowie i Zakopanem, zorganizowanego dla nich przez Orbis. Dobre wrażenie, jakie odnieśli z Polski goście holenderscy, przyczynili się niewątpliwie do wzrostu ruchu turystycznego z Holandji do Polski.

Ochrona przyrody

PROJEKT PARKU NATURY W PROMNIE

Okręgowy Komitet Ochrony Przyrody w Poznaniu przystąpił do opracowania projektu Parku Natury w Promnie, najpiękniejszym po Góreckim Parku Narodowym na terenie Wielkopolski, odległym o 23 km na wschód od Poznania. Dla omówienia na miejscu zasad ochrony krajobrazu i przyrody, zorganizowano wycieczkę dnia 16 grudnia 1934, wspólnie z Towarzystwem Krajoznawczem.

Do Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu wystąpiono z wnioskiem o poddanie ochronie krajobrazowej obszaru lasów i jezior między Promnem a Podiedziskami, zaś szczegółowy plan ochrony przyrody tego obszaru przedłożony będzie państwowym władzom leśnym.

REZERWATY W LASACH PAŃSTWOWYCH

Nowe rezerwaty.

1. W nadleśnictwie Skarżysko, koło Majdowa, utworzono rezerwat o powierzchni 4 ha, przeznaczony dla ochrony cisa, rosnącego tu w ilości 93 krzaczastych okazów.

2. W nadleśnictwie Szeparowce, pod Kołomyją, powstał rezerwat obejmujący dąbrowę pokucką, w której znajduje się kolonja czapli. Powierzchnia 3 ha.

Na terenie puszczy Niepołomickiej, pod Krakowem, powstały 4 rezerwaty niezbyt duże, lecz mające wielką wartość naukową.

3. W oddziale 270-c nadleśnictwa Niepołomice wyłączono od wszelkiego użytkowania partję lasu o powierzchni 1,50 ha, z bogatem stanowiskiem reliktowej i wymierającej paproci, Osmunda regalis.

4. W oddziałach 37 (60) oraz 39 (62) nadleśnictwa Grobla ograniczono cięcie, ochraniając pierwotny drzewostan dębowo-lipowy o powierzchni 22.44 ha.

5. W oddziale 99-f nadleśnictwa Grobla pozostawiono jako ochronny obszar 2.83 ha pierwotnego lasu lipowego.

6. W oddziale 88 (123) nadleśnictwa Niepołomice wyłączono jako ochronną partję lasu z kępą rodzimych buków, o powierzchni 3.36 ha.

7. Rezerwat w miejscowości Książ, koło Tomaszowa Mazowieckiego, nadleśnictwo Smardzewice, o obszarze 25 ha, ma specjalny charakter, gdyż jest przeznaczony dla hodowli żubro-bizonów, które mają tu być przeniesione z puszczy Białowieskiej w r. 1935, oraz dla bizonów, które niedawno złożyli w darze P. Prezydentowi Rzplitej Polacy z Ameryki. Z tego względu jest on traktowany jako rezerwat częściowy. Obejmuje on bór mieszany z dębem, grabem, lipą i niezwykle wielkiemi okazami leszczyny. Rezerwat otoczony jest 2 km. szerokiem pasem, traktowanym od lat kilku jako las przerębowy, a zawierającym piękne drzewostany olchowo-jesionowe, jodłowe i dębowo-sosnowe z olbrzymiemi okozami dębów i bogatą roślinnością.

NOWE ZARZĄDZENIA OCHRONNE W CZECHOSŁOWACKIEJ CZĘŚCI TATR

Ochrona zwierzyny górskiej w Tatrach czechosłowackich nie jest dotąd oparta na żadnej ustawie państwowej. W Czechosłowacji niema bowiem dotychczas ustawy o ochronie przyrody. Natomiast ostatnio zarządzenie Urzędu Krajowego Słowackiego przedłużyło na dalsze 10 lat zakaz polowania na kozicew Tatrach. Jednocześnie wydano kompletny zakaz strzelania niedźwiedzia i rysia, jako gatunków szczególnie przetrzebionych. Natomiast dotychczas brak jest całkowity zarządzeń ochronnych w stosunku do orła i świstaka, co staje się szczególnie naglące; ostatnią sprawę poruszyły niedawno towarzystwa turystyczne w Czechosłowacji, domagając się wydania zarządzeń odpowiednich władz.

W Tatrach Bielskich wydano ponownie zakaz zrywania szarotek i pasenia w okolicach szczególnie bogatych w oryginalną florę alpejską; zakazano również w okresie zimowym (w pełnem porozumieniu z tow. turystycznemi i narciarskiemi) ruchu narciarskiego prania Tatr Bielskich, celem niepokojenia przebywających tam licznie zimą pokaźnych stąd kozic.

OCHRONA LASKU BIELAŃSKIEGO POD WARSZAWĄ

Decyzją Urzędu Konserwatorskiego Komisarjatu Rządu na m. st. Warszawę z dn. 17 grudnia 1934 r. Nr. AK-1/217, lasek Bielański, leżący w znacznej części w granicach Warszawy, został uznany za zabytek z motywów przyrodniczych, historycznych i kulturalnych. Ochrona lasku Bielańskiego, od kilku lat absorbująca uwagę społeczeństwa warszawskiego, nareszcie doczekała się pozytywnego załatwienia.

Hotele polecone w Warszawie

Restauracje polecone

Hotele polecone w kraju

PRENUMERATA ROCZNA zł. 5.—; półroczna zł. 3.—. CENY OGŁOSZEŃ: Na 1-ej stronie 70 gr., w tekście 60 gr., za tekstem 50 gr., komunikaty zł. 1.—, opisowe zł. 1.50, wszystko za 1 milimetr jednoszpaltowy (na stronie 6 szpalt). Drobne 20 gr. za słowo. Od cen powyższych żadnych rabatów się nie udziela. Za terminowy druk ogłoszeń Wydawnictwo nie odpowiada. Do bezpłatnego przedruku ogłoszeń Wydawnictwo jest obowiązane tylko w razie zniekształcenia tekstu, wynikłego z winy Wydawnictwa, a zmieniającego sens ogłoszenia. Fotografij ani rekopisów Wydawnictwo nie zwraca. Przedruki dozwolone tylko za zgodą Redakcji.

Redaktor i wydawca: St. Garztecki. Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Wilcza Nr. 6, tel. 8-83-84. P. K. O. Nr. 9389. Zakł. Graf. „DRUKPRASA" Nowy-Świat 54. Tel.: 615-56 i 242-40.